



Urbane Logistik

in der Stadt- und Verkehrsplanung

---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Pascal Wolff

Dr. Michael Frehn

Manuel Weiß

Lorenz Redicker

Robin Baniseth

Nils Becker

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

## Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät, Urbane Logistik in  
Stuttgart

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl der Veröffentlichung werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Diese Veröffentlichung ist im Rahmen des Projektes Quartiermobil erarbeitet worden. Das Projekt Quartiermobil ist ein Forschungsvorhaben im Rahmen der „Leitinitiative Zukunftsstadt“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Es untersucht neue Möglichkeiten der Mobilität und Verkehrsentwicklung in Quartieren. Dabei werden die Forschungsfelder Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und die Ansprüche urbaner und umweltschonender Mobilität in Modellquartieren zusammengeführt und vor Ort mit Akteuren aus dem Quartier und der Bevölkerung gemeinsam betrachtet. Zu den Projektpartnern gehören neben der Planersocietät sowie der Stadt Frankfurt am Main die Goethe-Universität Frankfurt, die TU Braunschweig, die Wissenschaftsstadt Darmstadt sowie das Büro Stete Planung.

# Inhaltsverzeichnis

---

|   |                                                                   |    |
|---|-------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | Urbane Logistik als kommunales Thema                              | 5  |
| 2 | Aktuelle Trends und Herausforderungen                             | 6  |
| 3 | Handlungsfelder und Ansätze                                       | 9  |
| 4 | Vielfältige Ansprüche in städtischen Räumen                       | 12 |
| 5 | Rechtlicher Rahmen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten          | 15 |
| 6 | Von einzelnen Logistikprojekten zu einer integrierten Betrachtung | 17 |
| 7 | Resümee und Ausblick                                              | 20 |
| 8 | Innovation und Erfahrung: Die Planersocietät                      | 22 |
|   | Quellen                                                           | 23 |

## Abbildungsverzeichnis

---

|                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: Umsatzentwicklung im Online-Handel in Deutschland (in Mrd. EUR) .....                          | 6  |
| Abbildung 2: Lieferwege im Vergleich: Stationärer Handel (rot) und Online-Handel (orange) .....             | 7  |
| Abbildung 3: Entwicklung und Prognose der KEP-Sendungsvolumina in Deutschland (in Mrd. Sendungen) .....     | 8  |
| Abbildung 4: Ansätze und Bestandteile der urbanen Logistik .....                                            | 10 |
| Abbildung 5: Stadtraumtyp Innenstadtquartier .....                                                          | 12 |
| Abbildung 6: Stadtraumtyp Bestandsquartier / Urbanes Mischgebiet .....                                      | 13 |
| Abbildung 7: Stadtraumtyp: Ein- und Zweifamilienhaussiedlung .....                                          | 13 |
| Abbildung 8: Markierung Ladezone Dortmund .....                                                             | 15 |
| Abbildung 9: Mögliches Verkehrszeichen für Ladezone (links). Neues Verkehrszeichen Lastenrad (rechts) ..... | 15 |
| Abbildung 10: Integrierte Mobilitätskonzepte und ihr Wirkbereich in der urbanen Logistik .....              | 20 |

# 1 Urbane Logistik als kommunales Thema

Mit dem kontinuierlichen Städtewachstum und den dynamischen Entwicklungen des Online-Handels in den vergangenen Jahren ist besonders eine Zunahme von KEP-Verkehren zu beobachten. Vor allem die Verkehre der sogenannten „Letzten Meile“ sind im alltäglichen Straßenbild präsent. Diese Dynamik stellt die (Verkehrs-)Infrastruktur und die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen vor steigende Herausforderungen. Vorschläge der städtebaulichen Nachverdichtung und Flächenneuverteilung im urbanen Raum verstärken zusätzlich den Handlungsdruck, neue Ansätze zu erproben, um die begrenzte Ressource Verkehrsraum so nachhaltig und effizient wie möglich zu nutzen. Weitere gesellschaftliche und technologische Entwicklungen wie der demographische Wandel, die Digitalisierung in vielen Lebensbereichen sowie Innovationen in der Logistik untermauern die Notwendigkeit einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung, welche alle Interessen und Akteure gleichwertig berücksichtigt und Handlungsoptionen aufzeigt.

Unter dem Titel „Gute Logistik für lebenswerte Innenstädte“ haben der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund, der Handelsverband Deutschland und der Bundesverband Paket- und Expresslogistik das gemeinsame Ziel erklärt, saubere und lebenswerte Städte und Gemeinden zu erhalten, die der Versorgung der Bevölkerung gerecht werden und in denen gleichzeitig die Belastungen des Güterwirtschaftsverkehrs auf ein unvermeidliches Maß reduziert werden<sup>1</sup>. Darin zeigt

sich die enorme Herausforderung für die kommunale Steuerung.

Traditionelle Planungsweisen, die einseitig auf den Ausbau der Kfz-Infrastruktur ausgerichtet sind, können den verkehrlich-städtebaulichen Herausforderungen zukunftsfähiger Städte nicht mehr gerecht werden. Somit bedarf es stärkerer integrierter und innovativer Ansätze, um den Verkehr und Emissionen zu verringern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren und letztlich eine verbesserte Aufenthalts- und Lebensqualität zu schaffen<sup>2</sup>.

Bislang behandelten die städtischen Konzeptionen zur Verkehrsentwicklung (z.B. Mobilitätskonzepte, Verkehrsentwicklungspläne) das Thema der Güterwirtschaftsverkehre überwiegend reaktiv und marginal. Der Fokus war auf den privaten Personenverkehr bzw. den fließenden Autoverkehr gerichtet. Der Bedeutungszuwachs der Wirtschafts- / Logistikverkehre verdeutlicht sich dadurch, dass sich Städte zunehmend mit der Thematik befassen und es als eigenständiges Fachkonzept Einzug in die Stadt- und Verkehrsentwicklung erhält<sup>3</sup>. Die aktive Auseinandersetzung eröffnet viele Chancen und ist somit richtig und wichtig, um die Verkehrswende in den Kommunen voranzubringen.

Aktueller denn je ist der Einsatz innovativer Planungs- und Partizipationspraktiken gefragt, um Kommunen zielgerichtet und maßgeschneidert beim Erarbeitungsprozess von Ideen für die Stadt und Mobilität von morgen zu begleiten.

---

<sup>1</sup> vgl. DST, DStGB, HDE & BIEK (2018): Gute Logistik für lebenswerte Innenstädte; Gemeinsames Positionspapier

<sup>2</sup> vgl. Frehn et al. (2019): Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft

<sup>3</sup> vgl. Agora Verkehrswende (2020): Liefern ohne Lasten: 31.

## 2 Aktuelle Trends und Herausforderungen

Gesellschaftliche Veränderungen und differenzierte Ansprüche bedingen bereits heute einen Wandel im Logistiksektor. So erfährt die urbane Logistik durch den zunehmenden Online-Handel eine dynamische Entwicklung. Besonders im urbanen Raum erzeugt das starke Wachstum zunehmend Verkehrsprobleme und verstärkt Emissionsbelastungen. Welche Trends und Herausforderungen zeichnen sich ab?

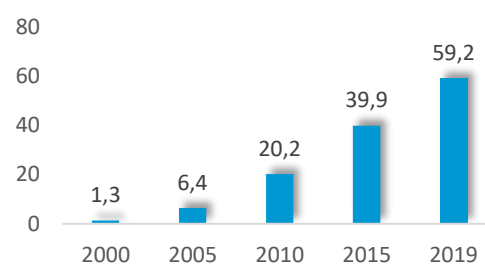
### Gesellschaftliche Veränderungen

Bereits die allgemeinen gesellschaftlichen Veränderungen stellen Herausforderungen für die Konzeption einer innovativen urbanen Logistik dar. Prognosen zufolge wird der Anteil der in Städten lebenden Bevölkerung bis 2050 in Deutschland auf ca. 85 Prozent ansteigen<sup>4</sup>. Im gleichen Zeitraum dürfte die Lebenserwartung bei Frauen von 82 auf 87 Jahren und bei Männern von 77 auf 83 Jahren steigen.<sup>5</sup> Zudem zeichnet sich eine Zunahme an Single-Haushalten ab. Die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner\*in ist von 2010 (45 m<sup>2</sup>) zu 2019 (47 m<sup>2</sup>) um fast 5 Prozent gewachsen – damit bestätigt sich ein Trend der Vergangenheit.<sup>6</sup> Aus dieser gesellschaftlichen Entwicklung mit zunehmend vielfältigen Lebensentwürfen resultieren ebenfalls steigende Ansprüche an die urbane Logistik.

### Online-Handel

Als Motor der dynamischen Entwicklung des Logistiksektors wird die weiterhin zunehmende Verlagerung vom stationären Handel zum Online-Handel gesehen. Wie die Abbildung 1 verdeutlicht, stieg der Umsatz im Online-Handel in Deutschland von 2010 (20,2 Mrd. €) zu 2019 (59,2 Mrd. €) um fast 200

Abbildung 1: Umsatzentwicklung im Online-Handel in Deutschland (in Mrd. EUR)



Quelle: Eigene Darstellung nach Statista (2020)

Prozent.<sup>7</sup> Auch für die Zukunft wird eine weitere Zunahme des Sendungsaufkommens im Online-Handel erwartet. Die Pandemie dürfte diesen Trend noch verstärken.

### Urbane Gütertransport

Der urbane Gütertransport umfasst weitaus mehr als Paketlieferungen. Die Innenstadtbelieferungen können in folgende Teilmärkte untergliedert werden:

- Allgemeine Stückgutlogistik (insbesondere Speditionen für den stationären Einzelhandel)
- Konsumgüter-Kontraktlogistik (Getränke- und Gastronomielieferanten, Lebensmitteleinzelhandel)

<sup>4</sup> Statista (2020a)

<sup>5</sup> Statista (2020b)

<sup>6</sup> Statista (2020c)

<sup>7</sup> Statista (2020d)



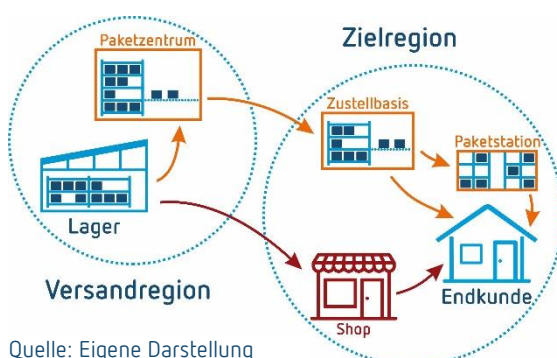
- KEP-Dienste (Kurier-Express-Paket-Logistik)

Hierbei fokussiert sich der allgemeine Stückgutverkehr und die Konsumgüter-Kontraktlogistik auf Sendungen, die in der Regel zwischen 30 Kilogramm und 2,5 Tonnen liegen. KEP-Dienste hingegen liefern Sendungen bis zu 31,5 Kilogramm aus<sup>8</sup>.

Die dargestellte Entwicklung im Online-Handel korreliert mit der starken Wachstumsrate der Kurier-Express-Paket-Logistik, die 1,6-mal so schnell wie das BIP wächst. So wurden allein im Jahr 2019 3,65 Mrd. Sendungen befördert (s. Abbildung 3). Für das Jahr 2024 wird angenommen, dass mehr als 4,3 Mrd. KEP-Sendungen zugestellt werden. Das Lieferaufkommen pro Endkunden ist von 2008 mit 15 Sendungen zu 2018 mit 23 Sendungen (darunter drei Retouren) um etwa 50 Prozent gestiegen. Die Veränderungen im Handel wirken sich auch auf Lieferketten aus, die zunehmend komplexer werden (s. Abbildung 2).

Aufgrund der allgemein steigenden Kundenansprüche und damit zunehmenden Warenanforderungen (u. a. frisch und gekühlt) müssen

Abbildung 2: Lieferwege im Vergleich: Stationärer Handel (rot) und Online-Handel (orange)



Quelle: Eigene Darstellung

die Lieferanten bestehende Konzepte neu auslegen. Zudem gewinnen alternative Zustellkonzepte, wie z. B. Auslieferungen in Einzelhandelsfilialen oder an wohnortnahe Paketstationen, an Bedeutung.<sup>9</sup>

### Covid-19-Pandemie als Katalysator

Die aktuelle Pandemie wirkt als Katalysator für die urbane Logistik. Gerade der Lockdown hat dazu geführt, dass viel häufiger online bestellt wurde. Viele, die vorher gar nicht oder nur bestimmte Güter geordert hatten, haben die Vorteile und den Komfort einer Online-Bestellung erkannt.

Unabhängig von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie wird vorausgesagt, dass bis 2023 die Paketsendungen weiter jährlich um 5 Prozent zunehmen werden.<sup>10</sup> Eine Studie des DLR-Instituts (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) für Verkehrsforschung ergab, dass ein Viertel der Befragten aufgrund der Covid-19-Pandemie vermehrt online einkaufte.<sup>11</sup> Das Wachstum des Online-Handels verlangt innovative Konzepte, um die Lieferprobleme in hoch verdichteten Innenstädten zu lösen.

Verschont von den Folgen der Covid-19-Pandemie blieb der KEP-Markt aufgrund des gesamtwirtschaftlichen Einbruchs allerdings nicht. Forschungsinstitute zeichnen allerdings in verschiedenen Szenarien die möglichen Entwicklungsperspektiven auf. In allen Voraussagen ist ein weiteres Wachstum auch in Zukunft zu erwarten (siehe Abbildung 3).

Die Pandemie verdeutlicht die Relevanz der KEP-Dienstleister für die Versorgungssicherheit. Unterschiedlich stark betroffen sind die

<sup>8</sup> Agora Verkehrswende (2020): 15 ff

<sup>9</sup> IHK Stuttgart (2020): 12

<sup>10</sup> Agora Verkehrswende (2019): 2

<sup>11</sup> DLR: (2020): 7

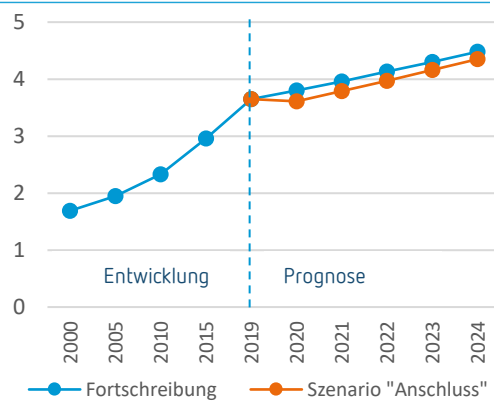
verschiedenen Marktsegmente: „B2C“ (Business to Customer), „C2C“ (Customer to Customer) und „B2B“ (Business to Business). Während zu Anfang der Pandemie aufgrund der Kaufzurückhaltung der Umsatz bei „B2C“-Sendungen um 20 % einbrach, wird bereits Anfang April 2020 das Niveau der Vorweihnachtszeit erreicht. Die „C2C“-Entwicklungen können noch nicht bewertet werden. Angesichts des gesamtwirtschaftlichen Einbruchs

ist ein deutlicher Rückgang im „B2B“-Sendungsvolumen zu verzeichnen.<sup>12</sup>

### Wirtschaftsverkehr und Emissionen

Der wachsende Logistikmarkt lässt die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs zunehmen. Der Wirtschaftsverkehr erzeugt 39 Prozent des täglichen Fahrtenaufkommens, sodass ihm ein erheblicher Anteil der Luftschadstoffe und der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zuzuordnen ist.<sup>13</sup> Der Straßengüterverkehr verursachte im Jahr 2016 ca. ein Drittel der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs<sup>14</sup>; bei den KEP-Diensten liegt dieser Anteil bei 4 Prozent.<sup>15</sup> Insbesondere in urbanen Räumen ergibt sich durch die hohe Bevölkerungsdichte und hohe Verkehrsbelastung eine besondere Problematik. Dem *Air quality in Europe – 2019 report* zufolge gab es im Jahr 2016 in Deutschland ca. 74.000 Todesfälle infolge der Feinstaub-, Ozon- und Stickstoffdioxid-Emissionen.<sup>16</sup> Bei den Stickstoffoxiden ist der Verkehrssektor mit einem Anteil von 40 Prozent der größte Emittent.

Abbildung 3: Entwicklung und Prognose der KEP-Sendungsvolumina in Deutschland (in Mrd. Sendungen)



Quelle: BIEK (2020): 14

<sup>12</sup> BIEK (2020): 41

<sup>13</sup> BMVBS (2012): 11

<sup>14</sup> FIS (2020)

<sup>15</sup> Agora Verkehrswende (2020): 15

<sup>16</sup> European Environment Agency (2019): 69



## 3 Handlungsfelder und Ansätze

Verändertes Nachfrage- und Konsumverhalten, geringe Flächenverfügbarkeit und das Ziel einer Mobilitätswende sind Innovationsmotor der urbanen Logistik. Unterschiedliche Ansprüche des Stückgutverkehrs, der Konsumgüter-Kontraktlogistik und der KEP-Dienste befördern eine Vielfalt konzeptioneller und technischer Ansätze. Die Herausforderung für Städte besteht darin, die urbane Logistik zu integrieren und gleichzeitig die Innovationskraft zu fördern und zu lenken. Wie kann die „Letzte Meile“ von morgen aussehen?

### Multimodalität in der urbanen Logistik

Die letzte Meile ist vielfach das Nadelöhr der Lieferkette, sowohl was die Lieferzeit betrifft, als auch die Kosten. Der Anspruch Flächengerechtigkeit erfordert gleichzeitig ein Umdenken in der Planung unserer Straßenräume, dem auch die Logistik unterliegt. Raumangepasste Zustellkonzepte haben bereits vielfach in Pilotprojekten nachgewiesen, dass sie Teil der Problemlösung sein können.

Das Konzept der Mikrodepots oder auch City-terminals als innerstädtische Verteilebene bietet die Möglichkeit auf kleinteilige Raumanprüche zu reagieren. Sowohl feste Einrichtungen als auch eine Multinutzung von Flächen bspw. in Parkhäusern oder im öffentlichen Raum können dem Warenumsatz dienen.

Das Lastenrad, aber auch Elektrokleinstfahrzeuge und ggf. autonome Zustellfahrzeuge können durch geringen Platzanspruch und reduzierte Lärm- und Luftschadstoffemissionen den urbanen Ansprüchen gerecht werden und die Zustellung von Standard-Paketsendungen übernehmen. Eine Verknüpfung mit bestehenden Verkehrsmitteln bspw. durch die Mitnutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei Geringauslastung kann Teil der eng verzahnten Mobilität von morgen sein.

### City-Logistik neu gedacht

#### Impulse für das Stuttgarter Rosensteinviertel

Am Beispiel des Neubauquartiers Rosensteinviertel in Stuttgart hat die Planersocietät gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und Partnerarchitekten Stadtplaner im Auftrag der IHK Region Stuttgart eine Impulsstudie mit innovativen Ansätzen zur City-Logistik erarbeitet. Besonderes Merkmal ist die interdisziplinäre Sichtweise, um die verschiedenen Bedürfnisse bei der Entwicklung von neuen Quartieren von Beginn an integriert mitzudenken.

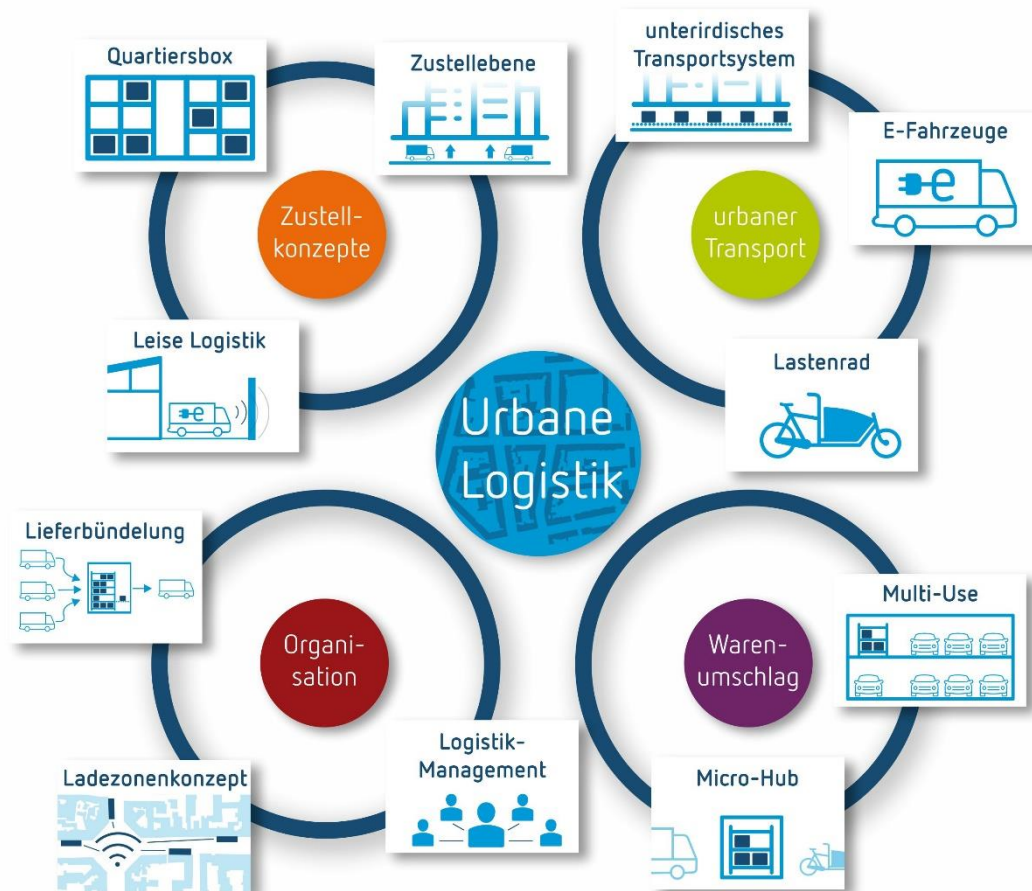
Das Rosensteinquartier, geplant auf einem freiwerdenden Gelände der Deutschen Bahn, soll perspektivisch rund 14.000 Menschen Wohn- und Arbeitsraum bieten.



### Effiziente Lieferung im B2B-Sektor

Den Ansprüchen des Stückgutverkehrs und der Konsumgüter-Kontraktlogistik kann durch Zustellungen mit Kleinfahrzeugen meist nur eingeschränkt entsprochen werden. Auch hier bestehen insbesondere in zentralen Versorgungsstandorten Konflikte in der

Abbildung 4: Ansätze und Bestandteile der urbanen Logistik



Quelle: Eigene Darstellung

Raumnutzung und Verkehrsbelastung, mit deren Zunahme aufgrund der Tendenz steigender Umsätze auch im stationären Handel zu rechnen ist<sup>17</sup>. Eine räumliche Entzerrung kann insbesondere durch Mehrebenensysteme erreicht werden. Ohne Raumanspruch im Straßenraum können unterirdische Verteil- und Zustellsysteme sensible urbane Räume meiden.

Aufgrund des erhöhten baulichen Aufwandes sind solche Systeme im Bestand nur schwer zu realisieren. Eine zeitlich verteilte Multinutzung der Flächen sowie eine Nutzungsoptimierung liefert hingegen auch in Bestandsquartieren einen vielversprechenden Ansatz. Ladezonen können bspw. nachmittags für

andere Nutzungen freigegeben werden, Informationssysteme zur Verfügbarkeit und Reservierung von Ladezonen steuern den Lieferverkehr, erhöhen so die Effizienz und reduzieren die Störungen. Emissionsarme Elektromobilität bietet zudem die Möglichkeit einer Nachtbelieferung. Geschützte Be- und Entladebereiche z. B. für Supermärkte, Warenhäuser oder Einkaufszentren erlauben dabei eine störungsarme Wareneinstellung.

### Optimierte Endzustellung

Das Wachstum im Logistiksektor und insbesondere in der Paketsendung wird – bedingt durch steigende Personalkosten – voraussichtlich zu höheren Lieferkosten führen<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Agora Verkehrswende (2020): 19 ff

<sup>18</sup> Wyman (2019)

Auch vor diesem Hintergrund wird die Last-Mile-Logistik einen Wandel erfahren. Eine kostenlose Haustürzustellung wird vermehrt durch effizientere Distributionssysteme ersetzt. Private Paketempfangsanlagen ermöglichen zeitungebundene Zustellungen und eine Sendungsbündelung. Öffentliche Quartiersboxen und Pick-Up-Points an Mobilitätshubs reduzieren zudem Lieferwege und ermöglichen eine Wegekombination des Empfängers. Im Einzelhandel können vor allem empfängerübergreifende Lieferkonzepte die Wege auf der letzten Meile reduzieren und so zu einer Emissionsreduktion und Effizienzsteigerung beitragen.

#### Kommunale Steuerung

Elementarer Bestandteil der urbanen Logistik ist die steuernde Funktion der Kommunen im

Transformationsprozess. Sie tragen Verantwortung für eine angepasste öffentliche Verkehrsinfrastruktur, die eine Konzeptionsumsetzung zulässt. Regulatorische Maßnahmen wie die Ausweisung multifunktionaler Ladezonen obliegen ihr genauso wie die Unterstützung von Kommunikations- und Kooperationsprozessen der Stakeholder. Ausreichende personelle Ressourcen sind vor diesem Hintergrund zu schaffen. Ein Quartierslogistikmanagement kann mit einem konkreten räumlichen Bezug die Prozesse initiieren und steuern und so das Bindeglied zwischen der kommunalen Verwaltung und privaten Logistikakteuren bilden. Durch die Entwicklung von Konzepten für den Wirtschaftsverkehr, das Parkraummanagement oder integrierte Ansätze können sie planerischen Einfluss auf die urbane Logistik nehmen (siehe Kapitel 6).

## 4 Vielfältige Ansprüche in städtischen Räumen

Die Heterogenität der Städte und Gemeinden erfordert eine fallbezogene individuelle Betrachtung. Auch wenn sich die Wahrnehmung und Auseinandersetzung mit der Güterverkehrslogistik im Straßenbild zumeist auf zentrale undutzungsgemischte Bereiche beschränkt, sollte das Augenmerk auch auf homogene urbane Quartiere gerichtet werden. Denn die Ansprüche und Bedürfnisse an den Straßenraum variieren zwischen den städtischen Typologien.

### Innenstadt / Zentren

Der Stadtraumtyp „Innenstadt/Zentren“ zeichnet sich durch eine hohe bauliche Dichte mit hoher Diversität aus. Die Kernfunktionen sind insbesondere Einzelhandel und Gastronomie, arrondiert durch zentrale öffentliche und kulturelle Einrichtungen. Die Wohnfunktion ist oftmals weniger stark ausgeprägt. Durch die Funktionsvielfalt sowie den hohen Anteil des Einzelhandels prägen diesen Stadtraumtyp vor allem Lieferketten des B2B-Verkehrs. Überwiegend erfolgt der An- und Ablieferungsverkehr in diesen Quartieren über größere Fahrzeuge durch eigens organisierte Logistik seitens der Geschäfte. Dies ist besonders dann der Fall, wenn ein hoher Filialisierungsgrad vorherrscht. Jedoch spielen mitunter in Zentren mit hohem Anteil von inhaber\*innengeführten Einzelhandel Belieferungen von KEP-Diensten eine tragende Rolle. Somit existieren häufig mehrere Typen von Lieferketten parallel. Im Durchschnitt weist dieser Stadttyp die höchste Dichte an KEP-Sendungen pro km<sup>2</sup> auf<sup>19</sup>. Zusätzlich zu den Maßnahmen des Lieferverkehrs haben Innenstadtquartiere und Zentren ein hohes Potenzial für Standorte von Pick-up-Points, die sowohl vom Endkunden als auch vom Einzelhandel selbst genutzt

werden können. Die hohe Nutzungsvielfalt und Dichte in der Innenstadt bietet zudem eine gute Grundlage für eine anbieterübergreifende Lieferplattform.

Abbildung 5: Stadtraumtyp Innenstadtquartier



Quelle: Eigene Darstellung

### Bestandsquartiere / Urbanes Mischgebiet

Dieser Stadtraumtyp zeichnet sich durch eine hohe Kundendichte und kurze Wegstrecken aus. Der mehrheitlich durch eine junge Bevölkerung mit hohem Anteil an Familien geprägte Stadtraumtyp verfügt aufgrund seiner engen Bebauung und hohen Bevölkerungsdichte über ein hohes Aufkommen von B2C-Verkehren.<sup>20</sup> Der vereinzelt vorhandene Einzelhandel zeichnet sich zumeist durch inhaber\*innengeführte Geschäfte aus, die nur einen geringen Anteil an B2B-Verkehr erzeugen, der oftmals durch KEP-Dienstleister gedeckt werden kann.

<sup>19</sup> Prognos AG (2019)

<sup>20</sup> Prognos AG (2019)

Kurze Wegstrecken und hohe Flächenknappheit charakterisieren oftmals die Anforderungen und Herausforderungen der urbanen Logistik. Räumlich angepasste Lösungen wie Elektrokleinstfahrzeuge oder Lastenräder bieten somit eine Lösung. Der Einsatz von Mikrodepots und mobilen Verteilstationen kann bei hoher Dichte oft integriert werden und bedingt kleinteilige Zustellkonzepte. Um Synergieeffekte und den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, können anbieterneutrale Lösungen geschaffen werden.

Die relativ hohe Anzahl an kleinem Einzelhandel (bspw. Kiosk) stellt ein weiteres Potenzial für die Etablierung von Pick-Up-Points dar, die als Abholpunkte für die umliegende Wohnbevölkerung dienen können. Hinzu kommt die weitestgehend flächendeckende Ausstattung mit ÖPNV-Haltestellen, die aufgrund ihrer wohnortnahen und stark frequentierten Standorte zur Errichtung von Pick-up-Points geeignet sind. Bei der Einrichtung der Pick-up-Points sollte eine anbieterübergreifende Lösung angestrebt werden, da diese einen geringen Flächenverbrauch ermöglicht.

Abbildung 6: Stadtraumtyp Bestandsquartier / Urbanes Mischgebiet



Quelle: Eigene Darstellung

### Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen

Insbesondere städtische Randbereiche sind durch Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen geprägt, die sich in ihrer Struktur wesentlich von den weiteren Stadtraumtypen abgrenzen. So zeichnen sich diese Randbereiche überwiegend durch eine lockere Bebauung aus, die lange Wegstrecken zur Folge hat. Eine Bewirtschaftung durch Lastenräder stellt sich beispielsweise als schwierig dar, da eine geringere Kundendichte die Wirtschaftlichkeit in Frage stellt. Da gewerbliche Funktionen nur sehr eingeschränkt angesiedelt sind, dominieren die B2C-Sendungen, die durch eine Vielzahl an Halte- und Zustellvorgängen geprägt sind. Der Schwerpunkt sollte auf einen reibungslosen Lieferprozess gelegt werden, der den Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen gewährleistet und die Zustellung auch in Abwesenheit des Empfängers ermöglicht, um Retourenquoten zu reduzieren. Dies kann durch die Einrichtung von Pick-up-Points in der Nähe von bspw. ÖPNV-Haltestellen, Versorgungseinrichtungen und zentralen Punkten innerhalb des Quartiers unterstützt werden.

Abbildung 7: Stadtraumtyp: Ein- und Zweifamilienhaussiedlung



Quelle: Eigene Darstellung

### Umgang mit Neubauquartieren

Das Neubauquartier ist ein Querschnittsthema und hat Relevanz für alle der benannten Stadtraumtypen. Entscheidender Faktor ist hierbei, dass keine nachträgliche Integration in bestehende Strukturen erfolgen muss, sondern bereits während des Planungsprozesses das Thema der „Logistik für die Letzte Meile“

einbezogen werden kann. Somit bietet sich ein hohes Potenzial für eine nachhaltige urbane Logistik innerhalb des neu entstehenden Stadtquartiers. Dabei können sowohl bauliche als auch konzeptionelle Ansätze zur Optimierung der Lieferketten ohne große Beschränkungen durch Bestandsstrukturen verwirklicht werden.



## 5 Rechtlicher Rahmen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten

In urbanen Räumen bestehen vielfältige Ansprüche unterschiedlicher Interessensgruppen und Verkehrsträger. Im Rahmen rechtlicher Regelungen, aber auch durch die Förderung gegenseitiger Akzeptanz und den Anstoß von Kooperationen ist das Management der urbanen Räume wesentliche Aufgabe der kommunalen Zuständigkeit. Auch die urbane Logistik hat ihre Nutzungsansprüche. Wie können diese integriert werden und welche kommunalen Handlungsspielräume gibt es?

### Rechtliche Rahmenbedingungen

Wesentliche Rechtsgrundlage der Verkehrssteuerung in Deutschland ist die Straßenverkehrsordnung. Auch mit Bezug auf den Lieferverkehr sind in ihr Regulationsmöglichkeiten enthalten. Speziell für den Logistikverkehr ist in ihr seit 2020 das Zusatzschild 1012-30 „Ladezone“ enthalten, dass zusätzlich zum Verkehrszeichen 286 „Eingeschränktes Halteverbot“ angebracht werden kann. Von diesem geht rechtlich keine Regelung aus, es hat jedoch eine bündelnde zielbezogene Wirkung für Lieferverkehre. Darüber hinaus arbeiten zahlreiche Kommunen mit weiteren Schildern oder Markierungen, die Ladezonen kennzeichnen (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Markierung Ladezone Dortmund



### Ladezonenbeschilderung

#### Initiative zur Weiterentwicklung der StVO

Die Initiative des KEP-Verbandes BIEK wirbt für ein eigenständiges Ladezonen-Verkehrszeichen in der Straßenverkehrsordnung. Eine Untersuchung ergab, dass aktuell die mit Halteverbot und Zusatzzeichen ausgeschilderten Ladezonen bis zu 80 Prozent fehlbelegt sind. Mit dem neuen Schild, angelehnt an die Haltezone für Taxis, soll die Fehlbelegung reduziert werden. Mit der StVO-Novelle 2020 wurde dieses Schild jedoch zunächst nicht eingeführt.

Mit dem Verkehrszeichen „Lastenrad“ werden seit der StVO-Novellierung 2020 offiziell Bereiche zum Parken sowie als Ladezone für diese freigehalten.

Abbildung 9: Mögliches Verkehrszeichen für Ladezone (links). Neues Verkehrszeichen Lastenrad (rechts)



Quelle: BMVI 2020 & DVR 2020

### Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

Kommunen können durch die Steuerung der urbanen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende erzielen. Qualifiziertes Fachpersonal ist Grundlage zur Wahrnehmung dieser Aufgabe. Großstädte mit mehr als 200.000 Einwohnern sollten eine entsprechende Planstelle für die städtische Güterlogistik schaffen.<sup>21</sup> Kernaufgaben sind:

- Erarbeitung urbaner Logistikkonzepte sowie Einarbeitung der Aspekte in integrierte Konzeptionen,
- Koordinierung von straßenverkehrsrechtlich erforderlichen Maßnahmen für den Güterverkehr,
- Förderung der Vernetzung in der Logistikbranche, i.d.R. gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung,
- Initiierung und Koordinierung von Logistikprojekten,
- Durchführung informeller Beteiligungsverfahren.

#### Beteiligung:

Für die Umsetzung urbaner Logistikprojekte ist die Beteiligung sowohl institutioneller wie auch privatwirtschaftlicher Akteure und der Bürger\*innen unerlässlich. Zumeist informelle Beteiligungsverfahren bieten das Potenzial, Akteure über die reine Konfliktvermeidung hinaus einzubinden. Erforderlich ist dafür eine frühzeitige und möglichst ergebnisoffene Beteiligungsstruktur, die Raum für die Einbindung unterschiedlicher Potenziale und Interessen bietet.

#### Regulierung:

Auch durch die Regulierung von Zutrittsbedingungen für die Innenstädte können die

Kommunen die urbane Logistik steuern. So können durch die Vorgabe von Zeitfenstern, Beschränkungen von Masse und Gewicht oder sektorale Fahrverbote die Logistik und der Güterverkehr beeinflusst werden.<sup>22</sup>

#### Kommunale Wirtschaftsförderung:

Zentrale Anlaufstelle für Unternehmen, die ihren Betriebsstandort neu entwickeln, veränderte Anforderungen oder Probleme in der urbanen Logistik haben, sollte die kommunale Wirtschaftsförderung sein. Diese kann Auskunft über bestehende Festsetzungen und Restriktionen der Bauleitplanung und Empfehlungen geben. Ihre Funktion ist zudem gut geeignet, um Entwicklungstendenzen zu erfassen. So gilt sie als wichtiges kommunales Instrument, um die urbane Logistik von morgen zu gestalten.

#### Bauleitplanung:

Die Bauleitpläne, bestehend aus dem Flächennutzungsplan (§ 5 Baugesetzbuch) und dem Bebauungsplan (§ 9 Baugesetzbuch), erfüllen bei der Koordinierung der urbanen Logistik verschiedene Funktionen. Über den Flächennutzungsplan, der eine langfristige, gesamtstädtische Rolle bei der Planung der urbanen Logistik einnimmt, können Flächen für die Logistik gesichert werden. Der Bebauungsplan hingegen dient der mittelfristigen und teils räumlichen Planung. Hierbei können zulässige Nutzungen konkret festgesetzt werden.<sup>23</sup> Eine weitere Möglichkeit zur Steuerung der urbanen Logistik bietet der Städtebauliche Vertrag (§ 11 Baugesetzbuch), der die Kooperation zwischen der öffentlichen Hand und einem privaten Investor mit einem weitreichenderen Handlungsspielraum ermöglicht.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Agora Verkehrswende (2020): 59

<sup>22</sup> Städtekonferenz Mobilität: 13

<sup>23</sup> Agora-Verkehrswende (2020): 57 f.

<sup>24</sup> SRL (2020): 42

## 6 Von einzelnen Logistikprojekten zu einer integrierten Betrachtung

Die Verträglichkeit innerstädtischer Verkehre wird durch eine Vielzahl an Faktoren beeinflusst. Ziel ist es, die durch städtischen Logistikverkehr verursachten Luftschadstoffe, Treibhausgase- und Lärmemissionen zu reduzieren sowie den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es können sich einzelne Projekte zur Urbanen Logistik anbieten, aber in vielen Städten sollte das Logistikthema auch in eine zukünftige Mobilitätsstrategie integriert eingebunden werden. Wie gelingt es den Kommunen, die verschiedenen Akteure und Ansprüchen zu steuern? Gibt es sogar Ideen und Ansätze eines Sustainable Urban Logistik Planning-Prozesses (SULP) ähnlich dem SUMP im Personenverkehr?

Die innerstädtische Entwicklung ist gekennzeichnet von vielfältigen Entwicklungstrends. In zahlreichen Städten findet, bedingt durch Einwohnerzunahmen, eine urbane Nachverdichtung statt. Steigende Flächenansprüche auch aufgrund kleinerer Haushaltsgrößen und ein zunehmender Mangel an Flächen unter anderem im tertiären Sektor verstärken diesen Trend und die Flächenkonkurrenzen zwischen Raum für den Hochbau und Verkehrsflächen nehmen zu. Vor diesem Hintergrund ist es dringend erforderlich, die verfügbaren Flächen durch eine konzeptionelle Steuerung der urbanen Mobilität bestmöglich zu nutzen.

### Integrierte City-Mobilität

Gesamtstädtische Verkehrsentwicklungspläne haben sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte von einem Instrument mit vorwiegendem Fokus auf den Kfz-Verkehr zu integrierten Mobilitätskonzepten weiterentwickelt. Aufbauend auf der räumlichen Ebene der Gesamtstadt oder bestimmter Teilräume wie der Innenstadt, findet eine verkehrsträgerübergreifende Ziel- und Maßnahmenentwicklung statt, die einen Gestaltungsanspruch für alle Teilaspekte der Mobilität im definierten Raum erhebt. Diese Ausrichtung ist geeignete Grundvoraussetzung zur Entwicklung der urbanen Logistikstrukturen, da sie Gegenstand

sowohl der Planungen im Kfz-Verkehr als auch im Rad- und Fußverkehr sowie im öffentlichen Verkehr sein müssen und so auf vielfältige Weise in der Straßenraum- und Quartiersgestaltung zu berücksichtigen sind.

### Integriertes Mobilitätskonzept (SUMP)

#### Ziel:

Strategische integrierte Planung der künftigen Mobilitätsentwicklung (auch SUMP)

#### Charakter:

Freiwillig aufzustellender Fachplan

#### Konzeptverknüpfung:

Integriert Planungen für Teilräume, einzelne Verkehrsträger oder für Logistik-Bereiche und bildet Grundlage für diese.



### Urbane Logistik im Bocholter Mobilitätskonzept

Das Integrierte Mobilitätskonzept Bocholt 2035 greift das Thema Urbane Logistik als wichtigen Bereich der gesamtstädtischen Strategie auf. Neben einem Ladezonenkonzept und weiteren Einzelmaßnahmen wurde eine Pilotprojekt zur Citylogistik empfohlen. Die Konzepte wurden eng mit den Akteuren sowie einem projektbegleitenden Arbeitskreis abgestimmt und im Dialog mit der Bürgerschaft entwickelt.

## Eigenständige Wirtschaftsverkehrsplanung

In integrierten Mobilitätskonzepten wird häufig die Entwicklung eines urbanen Logistikkonzeptes empfohlen, um eine vertiefende Betrachtung und genaue Verortung der Ansprüche der Logistikaspekte zu ermöglichen. Das kann ein integriertes Mobilitätskonzept nicht gewährleisten. Somit wird in besonders konfliktträchtigen Räumen wie innerstädtischen Wohn- und Mischquartieren die urbane Logistik vertiefend betrachtet. Im Rahmen von Logistikkonzepten ist es zu empfehlen, konzeptionelle Ansätze auszuarbeiten – etwa der Aufbau einer gebündelten Belieferung oder eines Netzes aus Mikro-Depots.

Auch organisatorische Funktionen wie die Tätigkeitsbeschreibung eines kommunalen Logistikmanagers oder die Initiierung von Forschungsprojekten und Pilotvorhaben sollten gezielt in einem Logistikkonzept entwickelt werden. Die Aufstellung eines Logistikkonzeptes empfiehlt sich grundsätzlich in mittleren Großstädten, ähnlich wie die Einrichtung einer kommunalen fachlichen Beratung. Situativ, bei besonderen verkehrlichen Konflikten, die auch durch die urbane Logistik begründet werden, kann jedoch auch in Städten unterhalb dieser Schwelle eine Erstellung sinnvoll sein.

### Logistikkonzept – gesamtstädtisch (SULP) oder für einen Teilbereich

#### Ziel:

Fokussierte Zukunftsplanung und Steuerung des Wirtschaftsverkehrs.

#### Charakter:

Freiwillig zu entwickelndes Konzept im Bedarfsfall

#### Konzeptverknüpfung:

Häufig Vertiefung integrierter Planung und Abstimmung mit weiteren Verkehrsplanungen im entsprechenden Teilraum.

## Aktive Mobilität „Hupmobile Holistic-Peri-urban Mobility“

### Nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrslösungen

Innerhalb des europäischen Projektes „Hupmobile – Holistic Urban and Peri-urban Mobility“ erarbeitet die Planersocietät zusammen mit HTC Hanseatic Transport Consultancy für die Freie und Hansestadt Hamburg nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrslösungen zur Stärkung des Umweltverbundes. Der Untersuchungsraum in Hamburg umfasst den Bezirk Altona und angrenzende Gebiete, die auch durch ihre Hafen- und Randlage sowie aufgrund vorhandener „Nadelöhre“ vor besonderen verkehrlichen Herausforderungen stehen und durch eine „klassische“ Verkehrsplanung nicht mehr gelöst werden können. Mit Hilfe von vier (Teil-)Studien (Mobility as a Service (MaaS), Intelligent Transport Systems (ITS), Last Mile Logistik, Betriebliches Mobilitätsmanagement) wird ein abgestimmtes, ganzheitliches Konzept als Grundlage für die künftige Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte erstellt. Unterschiedliche Ansätze zur letzten Meile werden aufgegriffen, evaluiert und für den Bezirk Altona weiterentwickelt. Zur Identifikation und Weiterentwicklung von Vertriebs- und Verteilungsmodellen unterschiedlicher Stakeholder werden Workshops durchgeführt, um unmittelbar deren Interessen, Voraussetzungen und Ansprüche in die Konzeption einbinden zu können. Die dabei entstandenen Ideen werden fortlaufend durch unterschiedliche Stakeholder überprüft und so kontinuierlich weiterentwickelt. Ein möglicher Ansatz ist, die Ausgestaltung eines Logistik Hubs in Altona als Design-Thinking-Projekt zu verstehen und entsprechend zu managen.



### Konzeptionen in neuen Quartieren

Neubauquartiere bieten die Chance, Mobilität neu zu denken und den Straßenraum von Beginn an zukunftsweisend zu gestalten. Auf unterschiedlicher Maßstabsebene sind die Erfordernisse einzubeziehen.

Neubauquartiere durch größere Flächenkonversionen oder neu beplante Flächen durchlaufen den Prozess der Bauleitplanung meist inklusive der Änderung des Flächennutzungsplans und Neuauftellung eines Bebauungsplans. In diesem Rahmen sind durch Mobilitätskonzepte die Ziele einer nachhaltigen Mobilität im Allgemeinen (reduzierter MIV-Anteil, Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen) und auch der logistischen Quartiersgestaltung zu berücksichtigen. Eine von Beginn an geplante strategische Ausrichtung der Logistik ist zu entwickeln und entsprechende Flächen sind vorzuhalten. Auch für Innovations- und Pilotprojekte in Kooperation von Flächenentwickler, Logistikakteuren und öffentlicher Hand besteht oftmals eine ideale Grundlage.

Neben großräumigen Neuentwicklungen bieten auch kleinere Nachverdichtungsmaßnahmen Potenzial für eine sukzessive Weiterentwicklung der städtischen Mobilität und Logistik. Obligatorische Verkehrsgutachten sollten vor diesem Hintergrund über den reinen Charakter der Verträglichkeitsprüfung hinaus gehen. Mit Konzeptionsempfehlungen für innovative Mobilitätslösungen müssen sie eine Verstetigung des Prozesses der Mobilitätswende im Kleinen darstellen. Eine konsequente Umsetzung dieser Empfehlungen ist durch den Vorhabenträger zu gewährleisten aber auch durch die Kommune zu prüfen.

### Quartiersmobilitätskonzept

#### Ziel:

Integrierte kleinräumige Mobilitätsentwicklung in Neu- und Bestandsquartieren

#### Charakter:

Freiwilliges Konzept, sinnvoll bei besonders kleinräumigem Gestaltungserfordernis.

#### Konzeptverknüpfung:

Verknüpfung mit verkehrlichen und verstärkt auch städtebaulichen Konzepten die auf Quartiersebene wirken.



### Urbane Logistik im Neubauquartier

#### Mobilitätskonzept HH-Oberbillwerder

Die städtische Projektentwicklungsgesellschaft IBA Hamburg GmbH entwickelt im Hamburger Stadtbezirk Bergedorf den neuen Stadtteil Oberbillwerder. Die Planersocietät begleitet dieses Vorhaben im Rahmen eines Mobilitätskonzepts mit dem Ziel, ein innovatives, intelligentes Mobilitätsangebot (Mobility-Hubs, innovative Last-Mile-Logistik, Mobilitätsmanagement) für den Stadtteil zu schaffen. Ein Kernelement des Mobilitätskonzeptes wird dementsprechend die Organisation des ruhenden Verkehrs sowie öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote v. a. über Mobility-Hubs darstellen. Diese werden zentrale Mobilitätspunkte an mehreren Stellen im Stadtteil darstellen. Parallel dazu läuft ein Forschungsprojekt, in dem die inhaltliche Konzeptionierung, Betreibermodelle, Wirtschaftlichkeit und Planung von Mobility-Hubs erprobt und in Oberbillwerder umgesetzt werden soll. Ein Schwerpunkt liegt hier u. a. auf dem Thema „Urbane Logistik“: Die Erschließung Oberbillwerders für den Wirtschafts- und Lieferverkehr soll unter der Prämisse einer verkehrsminimierenden und verträglichen Abwicklung (insb. „Last-Mile“-Logistik i. V. m. Mobility-Hubs, kleinteilige, lokal emissionsfreie Verteilkonzepte und die Einbindung lokaler Akteur\*innen) gewährleistet werden.

## 7 Resümee und Ausblick

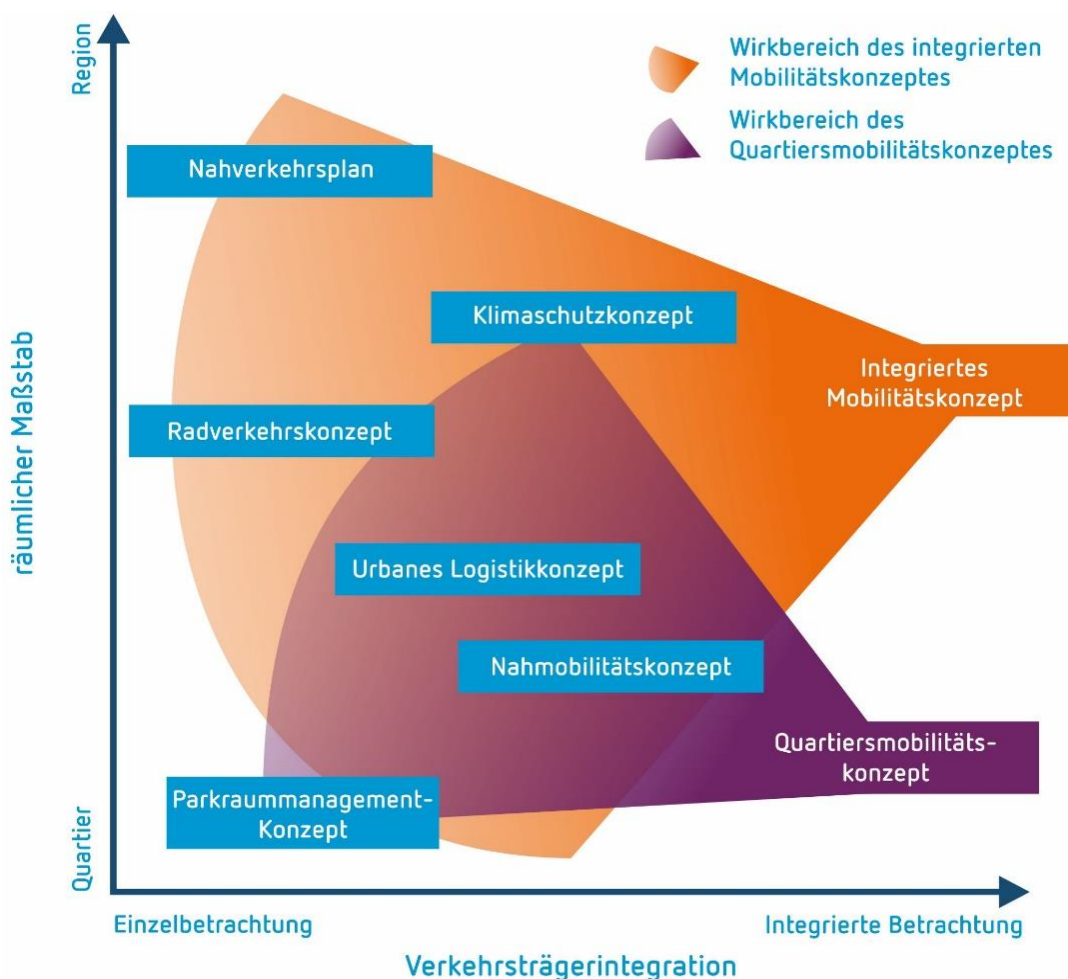
Der Markt der urbanen Logistik wächst seit Jahren dynamisch. Die Pandemie kann dieser Entwicklung nichts anhaben, trotz des Wirtschaftseinbruchs und dem daraus resultierenden Rückgang der B2B-Sendungen. Der dadurch verstärkte Trend zum Online-Einkauf macht dies mehr als wett. Gleichwohl ist der Güterwirtschaftsverkehr in vielen städtischen Konzepten zur Verkehrsentwicklung lange nur am Rande behandelt worden. Das ändert sich gerade; die urbane Logistik hält als eigenständiges Fachkonzept Einzug in die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Besonders die letzte Meile als Nadelöhr der Lieferkette stellt

auch für die Kommunen eine besondere Herausforderung dar. Mit Blick auf fehlende Flächen und die angestrebte Mobilitätswende sind hier integrierte, innovative Konzepte gefragt. Dabei variieren die Ansprüche je nach Quartier; Logistikkonzepte müssen entsprechend auf die Lage vor Ort angepasst werden.

### Integrierte Betrachtung sinnvoll

Ein Logistikkonzept ist in eine Reihe weiterer Planwerke aus der Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung eingebunden. Maßnahmen zur Behebung von Mängeln oder zur weiteren Optimierung dürfen nicht neue Probleme in

Abbildung 10: Integrierte Mobilitätskonzepte und ihr Wirkbereich in der urbanen Logistik





anderen Bereichen hervorrufen. Unsere Erfahrung zeigt, dass die positiven Aspekte einer abgestimmten Erarbeitung von Fachplänen und Mobilitätskonzepten sowie der Maßnahmen für die Verkehrsmittel untereinander zu einer zeitlichen und inhaltlichen Optimierung der Prozesse führen. Die Rückkopplung mit bestehenden Fachplanungen für die Bereiche Städtebau, Umwelt und Gesundheit entspricht unserem Verständnis eines integrierten Mobilitätskonzeptes.

### **Beteiligung ist wichtig**

Die Kommunen verfügen dabei über verschiedene Steuerungsmöglichkeiten. Von großer Bedeutung ist die Beteiligung institutioneller wie auch privatwirtschaftlicher Akteure und der Bürger\*innen. Logistikkonzepte werden dabei immer häufiger als Bestandteil von integrierten Mobilitätskonzepten gedacht und vertieft zu einer eigenständigen Wirtschaftsverkehrsplanung ausgebaut. In Neubauquartieren kann die Logistik von Grund auf neu geplant und so frühzeitig berücksichtigt werden – ohne die Restriktionen vorhandener Bebauung. So bietet sich die Chance einer verkehrsminimierenden und verträglichen Abwicklung des Wirtschafts- und Lieferverkehrs.

### **Erfahrener Partner für die Kommunen**

Ganz gleich, ob es nun um ein kleines Logistikprojekt oder einen neuen Stadtteil geht – die Unterstützung der Kommunen bei der Planung einer verträglichen urbanen Logistik durch einen externen Partner ist sinnvoll. Wichtig sind hier Kenntnisse in der integrierten Mobilitätsplanung, Verständnis für die Anforderungen der City-Logistik und Erfahrungen in der Beteiligung verschiedener Akteure und der Einbindung auch widersprüchlicher Interessen. Die Planersocietät kann all das liefern und bietet sich als verlässlicher, erfahrener und zugleich innovativer Partner an.

### **Probleme sind lösbar**

Der wachsende Wirtschaftsverkehr ist aus Sicht vieler Bürgerinnen und Bürger vielfach Anlass für Spannungen und Ärger, die Probleme sind aber lösbar – mit intelligenten Konzepten für die kommunale Planung, möglichst integriert in übergreifende Mobilitätskonzepte. Die urbane Logistik kann so zum tragenden Bestandteil der Mobilitätswende in den Kommunen werden.



## 8 Innovation und Erfahrung: Die Planersocietät

Ideen für die Stadt und Mobilität von morgen entwickeln und im Planungsdialog mit den Akteuren umsetzen, das ist das Metier der Planersocietät. Die Planersocietät steht für integrierte und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte, die ebenso kreative wie praxisgerechte Lösungen bieten. Seit ihrer Gründung 1994 entwickelt die Planersocietät ihre Projekte vor einem weiten Erfahrungshintergrund, gepaart mit viel Agilität und Leidenschaft.

### Im Team zum Erfolg

Ein interdisziplinäres Team von mehr als 50 engagierten, motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erarbeitet nachhaltige Konzepte für unterschiedliche Auftraggeberinnen – von der Millionenstadt zur Kleinkommune, vom Ministerium zum Landkreis, vom Privatunternehmen zum Forschungsinstitut, vom großräumigen Zweckverband bis zum lokalen Verkehrsunternehmen. Wir decken die breite Palette an Aufgaben in der Verkehrsplanung ab; zum Leistungsspektrum zählen integrierte Verkehrskonzepte für Regionen und ganze Bundesländer, aber auch kleinteilige Verkehrsgutachten oder Quartiersmobilitätskonzepte.

Wir denken weiter, gemeinsam mit unseren Auftraggebern entwickeln wir Zukunftsideen, kommunizieren sie und setzen sie um. Inzwischen haben wir über 900 Projekte erfolgreich bearbeitet.

Mit ihren drei Standorten in Dortmund, Bremen und Karlsruhe ist die Planersocietät immer nah am Kunden. Sollten persönliche Begegnungen gerade nicht möglich sein, finden wir immer auch digitale Lösungen für die Kommunikation mit unseren Kunden und den Menschen vor Ort.

### Ihr Kontakt zu uns:

**Planersocietät**  
**Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner**  
**Stadt- und Verkehrsplaner**

Gutenbergstr. 34 in 44139 Dortmund  
Fon: 0231/ 58 96 96 0

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

## Quellen

Agora Verkehrswende (2019): Ausgeliefert – wie die Waren zu den Menschen kommen. Zahlen und Fakten zum städtischen Güterverkehr.

Agora Verkehrswende (2020): Liefern ohne Lasten: Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) (2012): Mobilitätsstudie Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010), Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2020): StVO-Novelle. Abgerufen von: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html> (zuletzt zugegriffen am 18.11.2020)

Bundesverband Paket & Express Logistik (BIEK) (Juni 2020): KEP-Studie 2020 – Analyse des Marktes in Deutschland.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) (2020): DVR begrüßt Initiative „Liefern lieber in der ersten Reihe!“. Abgerufen von: <https://www.dvr.de/presse/presseinformationen/bundesverband-paket-expresslogistik-mit-seiner-initiative-liefern-lieber-in-der-ersten-reihe> (zuletzt zugegriffen am 18.11.2020)

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2020): DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? Verkehrsmittelnutzung, Einkaufs-, Arbeits- und Reiseverhalten.

European Environment Agency (2019): Air quality in Europe – 2019 report.

Forschungsinformationssystem (FIS) (2020): Luft- und Klimabelastung durch Güterverkehr. Abgerufen von: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/39787/> (zuletzt zugegriffen am 18.11.2020)

Oliver Wyman (Hrsg.) (2019): Das Ende der kostenlosen Haustür-Paketzustellung naht. Abgerufen von: <https://www.oliverwyman.de/media-center/2019/mar/letzte-meile-2028-analyse.html> (zuletzt zugegriffen am 04.11.2020)

Planersocietät, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, Pesch Partner Architekten Stadtplaner (2020): City-Logistik neu gedacht – Impulse für das Stuttgarter Rosensteinvierte. Hrsg. Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart.

Prognos (2019): Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile – Erstellung einer Roadmap für die Freie und Hansestadt Hamburg.

Statista (2020a): Anteil von Stadt- und Landbewohnern in Deutschland von 1990 bis 2015 und Prognose bis 2050. Abgerufen von: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/167166/umfrage/prognose-des-bewohneranteils-nach-wohnstandort-seit-1990/> (zuletzt zugegriffen am 30.09.2020).

Statista (2020b): Entwicklung der Lebenserwartung bei Geburt in Deutschland nach Geschlecht in den Jahren von 1950 bis 2060. Abgerufen von: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/273406/umfrage/entwicklung-der-lebenserwartung-bei-geburt--in-deutschland-nach-geschlecht/> (zuletzt zugegriffen am 07.10.2020)

Statista (2020c): Wohnfläche je Einwohner in Wohnungen in Deutschland von 1991 bis 2019 (in Quadratmetern). Abgerufen von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36495/umfrage/wohnflaeche-je-einwohner-in-deutschland-von-1989-bis-2004/> (zuletzt zugegriffen am 02.11.2020)

Statista (2020d): E-Commerce Umsatz in Deutschland. Abgerufen von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/3979/umfrage/e-commerce-umsatz-in-deutschland-seit-1999/> (zuletzt zugegriffen am 30.09.2020).

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e.V. SRL-FMV-Arbeitskreis (2020): Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität.